



JUL 2005

(43) 国際公開日
2004 年 7 月 29 日 (29.07.2004)

PCT

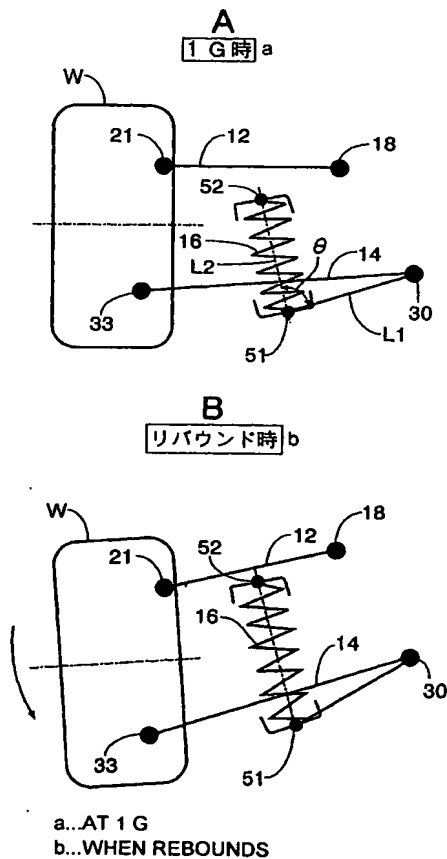
(10) 国際公開番号
WO 2004/062950 A1

- (51) 国際特許分類: B60G 11/14 (72) 発明者; および
(75) 発明者/出願人 (米国についてのみ): 織本 幸弘 (ORI-MOTO, Yukihiro) [JP/JP]; 〒351-0193 埼玉県 和光市 中央 1 丁目 4 番 1 号 株式会社本田技術研究所内 Saitama (JP). 黒須 法和 (KUROSU, Norikazu) [JP/JP]; 〒351-0193 埼玉県 和光市 中央 1 丁目 4 番 1 号 株式会社本田技術研究所内 Saitama (JP).
- (21) 国際出願番号: PCT/JP2003/016480
- (22) 国際出願日: 2003 年 12 月 22 日 (22.12.2003)
- (25) 国際出願の言語: 日本語
- (26) 国際公開の言語: 日本語
- (30) 優先権データ:
特願 2003-1797 2003 年 1 月 8 日 (08.01.2003) JP (74) 代理人: 落合 健, 外 (OCHIAI, Takeshi et al.); 〒110-0016 東京都台東区台東 2 丁目 6 番 3 号 T O ビル Tokyo (JP).
- (71) 出願人 (米国を除く全ての指定国について): 本田技研工業株式会社 (HONDA MOTOR CO., LTD.) [JP/JP]; 〒107-8556 東京都港区南青山二丁目 1 番 1 号 Tokyo (JP).
- (81) 指定国 (国内): AE, AG, AL, AM, AT, AU, AZ, BA, BB, BG, BR, BY, BZ, CA, CH, CN, CO, CR, CU, CZ, DE, DK, DM, DZ, EC, EE, EG, ES, FI, GB, GD, GE, GH, GM, HR, HU, ID, IL, IN, IS, KE, KG, KP, KR, KZ, LC, LK, LR, LS, LT, LU, LV, MA, MD, MG, MK, MN, MW, MX, MZ, NI, NO, NZ, OM, PG, PH, PL, PT, RO, RU, SC, SD, SE, SG,

[続葉有]

(54) Title: SUSPENSION DEVICE FOR MOTOR VEHICLE

(54) 発明の名称: 車両用サスペンション装置



(57) Abstract: The lower end of a coil spring (16) of a suspension device for a motor vehicle is positioned lower than a support portion (30) for supporting a suspension arm (14) at a vehicle body, and the lower end of the coil spring (16) is nearer to the inner side in a width direction of the vehicle body than its upper end. As a consequence, when a wheel (W) rebounds and the coil spring (16) extends, the lower end of the coil spring (16) can move along its axis. As a result, bowing of the coil spring (16) in the rebound is prevented, so that a spring constant is larger and the lower end of the coil spring (16) is strongly pressed to a spring seat (51). This prevents lifting of the spring, and degrading of vehicle turning ability is prevented. Thus, the lower end of the spring is prevented from lifting from the spring seat when the coil spring of the suspension device for a motor vehicle is extended, so that vehicle turning ability can be prevented from degrading.

(57) 要約: 車両用サスペンション装置のコイルスプリング (16) の下端がサスペンションアーム (14) を車体に支持する支持部 (30) よりも下方にあり、かつコイルスプリング (16) の下端が上端よりも車幅方向内側にあるので、車輪 (W) がリバウンドしてコイルスプリング (16) が伸長したときに、コイルスプリング (16) の下端はその軸線に沿うように移動することができる。その結果、リバウンド時のコイルスプリング (16) の胴曲がりが防止されてばね定数が高くなり、コイルスプリング (16) の下端がスプリングシート (51) に強く押し付けられることで浮き上がりが阻止されて旋回性能の低下が防止される。これにより、車両用サスペンション装置のコイルスプリングの伸長時に、その下端がスプリングシートから浮き上がらないようにして旋回性能の低下を防止することができる。



SK, SL, SY, TJ, TM, TN, TR, TT, TZ, UA, UG, US, UZ,
VC, VN, YU, ZA, ZM, ZW.

TR), OAPI 特許 (BF, BJ, CF, CG, CI, CM, GA, GN, GQ,
GW, ML, MR, NE, SN, TD, TG).

(84) 指定国 (広域): ARIPO 特許 (BW, GH, GM, KE, LS,
MW, MZ, SD, SL, SZ, TZ, UG, ZM, ZW), ユーラシア特
許 (AM, AZ, BY, KG, KZ, MD, RU, TJ, TM), ヨーロッ
パ特許 (AT, BE, BG, CH, CY, CZ, DE, DK, EE, ES, FI,
FR, GB, GR, HU, IE, IT, LU, MC, NL, PT, RO, SE, SI, SK,

添付公開書類:

— 国際調査報告書

2文字コード及び他の略語については、定期発行される
各PCTガゼットの巻頭に掲載されている「コードと略語
のガイダンスノート」を参照。